

議案第 1 号

平成 29 年度 自己評価について

(1-1 中部運輸局様式 1-2 愛知県様式)

平成 29 年度 自己評価は、次に定めるところによる。

平成 29 年 12 月 14 日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
会 長 久 野 時 男

平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

平成19年6月1日設置

平成27年4月 飛島村地域公共交通網形成計画 策定
幹線系統のみ補助対象（愛知県バス対策協議会にて協議）
フィーダー系統の補助なし

■ 飛島村における公共交通に関する課題

- 飛島村には、鉄軌道がない。H21年以前は村内を通過する民間路線バスも飛島村による欠損金補助により維持してきたが路線廃止の懸念があり、また、ルート形状から一部の沿線住民しか利用できない交通空白地問題を抱えていた。
- 総合病院や大型商業施設はなく、通勤通学先も村外という状況から、住民ニーズは最寄りの中心市「名古屋市」等に移動できる公共交通サービスの向上が求められた。

■ 総合計画における公共交通の位置づけ（H25～H34）

- 飛島公共交通バスの運行方法等の改善により利便性を高め、住民や勤労者の移動手段として恒久的な維持存続を目指す。

■ 課題解決に向けた対応→連携計画策定（H21～H26）とコミュニティバス等の運行

- 課題解消を図るため、活性化再生法に基づきH20/12に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定、H21年度より実証運行を開始。
- 鉄道駅と接続する幹線系統の「蟹江線・名港線」、地域内をカバーする地域内フィーダー系統の「コミュニティバス」を運行させる。
- 総合病院への移動手段として事前予約制区域運行の「海南病院通院支援タクシー」も運行させる。
- コミュニティバスの利用者数が低迷。補助金利用もあり、大幅な見直しが必要とされる。

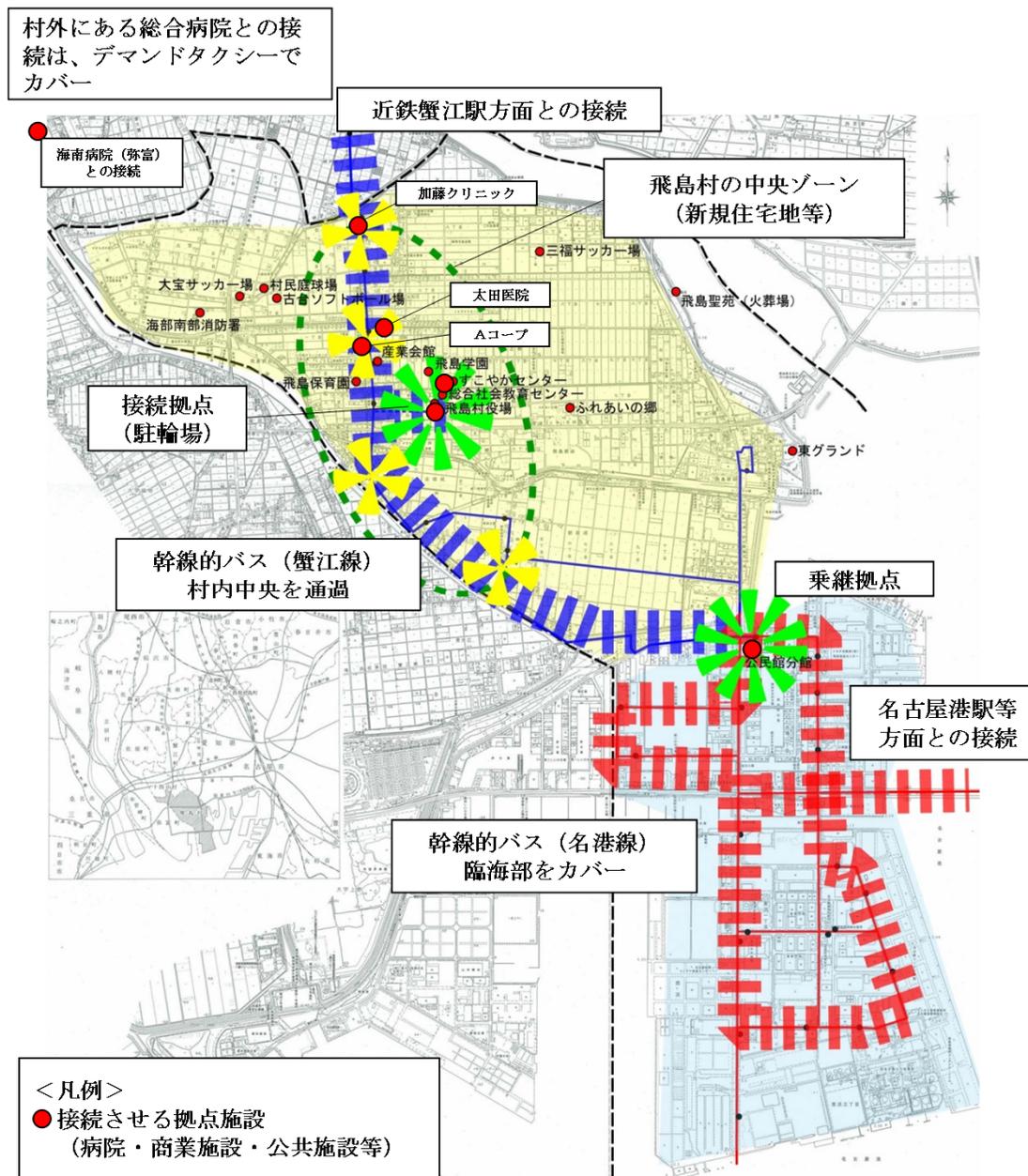
■ 平成27年4月 地域公共交通網形成計画を策定 ～連携計画から交通網形成計画への変更点～

- 将来的な公共交通ネットワークイメージを構築（次頁図）
- 住民ニーズ等を反映し、法定協議会での合意を得て、コミュニティバスを廃止。
- 近鉄蟹江駅への移動環境強化として「蟹江線の増便」+主要バス停での駐輪場整備を行う。
- 蟹江線・名港線・海南病院通院支援タクシーの運行は継続。

■ 飛島村における地域公共交通の将来像

- 住民・企業（従業員）の移動手段となる、利便性の高い持続性のある地域公共交通サービスの維持存続を目指す。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針（4つの基本方針）
 - 地域のまちづくり戦略を念頭においた公共交通の拡充
 - 広域的な移動を担保した総合的な公共交通サービスのネットワークの強化
 - 多様なモードの組み合わせによる最適な交通サービスの提供
 - 関係者の協力と連携を得た交通環境の確保と利用促進策の拡充
- 計画期間
 - 平成27年度～平成31年度の5年間

■ 将来の公共交通ネットワークイメージ図



(1) 飛島村地域公共交通網形成計画における計画の目標の設定について

網形成計画では、基本方針を実現するための「目標」を定めている。

4つの基本方針	計画の目標
地域のまちづくり戦略を念頭においた公共交通の拡充	公共交通の利便性を高め、住民や勤労者の移動手段として恒久的な維持存続を目指す。公共交通の利便性を高めるため、バス停周辺の歩道や駐輪場等の利用環境の向上を目指す。
広域的な移動を担保した総合的な公共交通サービスのネットワークの強化	村外との鉄道と接続する「飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）」の維持拡充を図る。鉄道や近隣市町のコミュニティバスとのネットワーク強化を図るため、乗り継ぎ利便性の向上を図る。
多様なモードの組み合わせによる最適な交通サービスの提供	住民に提供できる交通モードを再構築し、各モードの役割分担を意図した多様なモードの組み合わせによる交通サービスを提供する。
関係者の協力と連携を得た交通環境の確保と利用促進策の拡充	村民の移動手段の確保のため、高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度等、関係部門との連携・分担を進める。交通事業者や住民、行政の協働による利用促進活動を実施する。

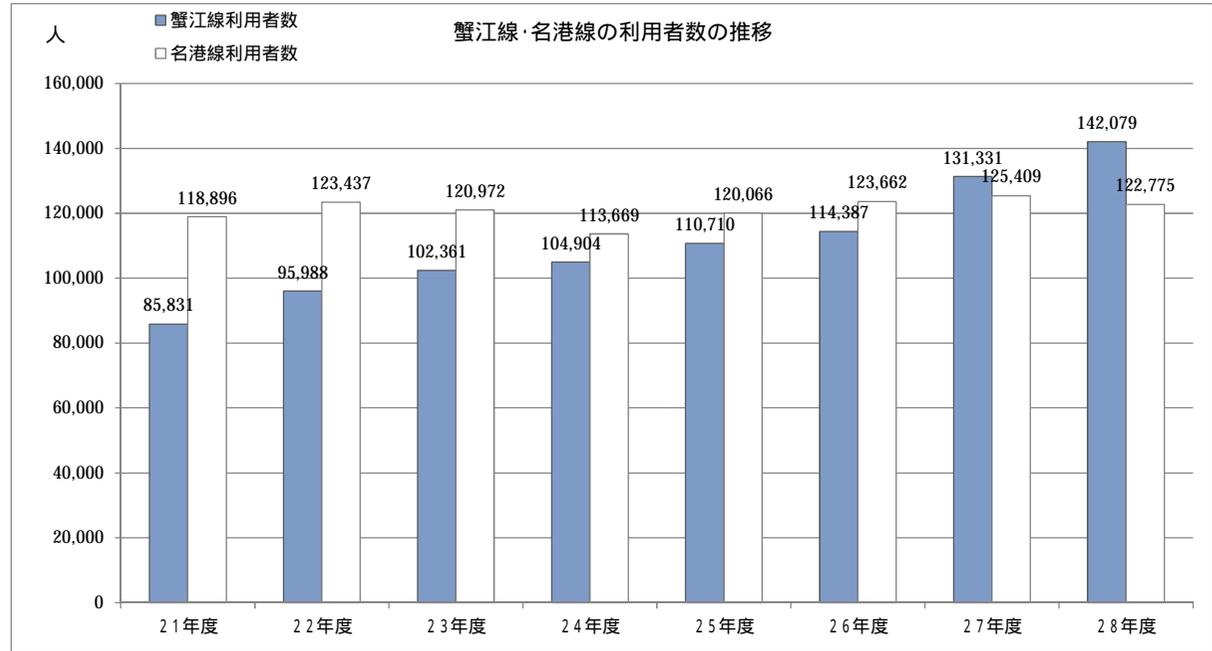
(2) 飛島村地域公共交通網形成計画における評価指標の設定について

網形成計画では、運行事業と関連事業のそれぞれについて、次の評価指標を設定している。

事業	事業名	評価指標
運行事業	○飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）事業 海南病院通院支援タクシー事業	路線別利用者数の推移（毎年調査） 財政支援額の推移（利用者数が悪化時）
関連事業	利用促進策	○住民の公共交通の利用割合 （H31年度時調査）
	利用環境整備（駐輪場整備）	○駐輪場整備数（最終年度：8か所）

(3) 評価結果について

- 平成29年度（H28.10～H29.9）の12ヶ月期間の対前年度との比較を行った。蟹江線は4.5%の増加（6,230人増）、名港線は0.1%の微減（159人減）となった。
- 名港線は微減しているものの、ほぼ毎日運行しているため、1日あたり（約340日）の減少数は、名港線で0.5人の減少であり、往復で考えれば、約0.2人の利用が減った程度となっている。
- 一方、蟹江線の増加は、1日あたり19人の増加（往復で9人）しており、公共交通全体で考えれば、新たな需要創出ができています。
- 蟹江線・名港線は、朝は満車に近い状況で、積み残しが危惧されるほどの利用がなされている。



- 海南病院通院支援タクシーは、前年の587人から806人に（219人・37.3%）増加している。

蟹江線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454	9,846	11,324	12,060	12,599
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038	13,435
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194	11,892	12,708	12,827
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	11,190	11,103
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	12,241	11,858
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876	12,033
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	11,513	12,200
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	9,653	10,559	11,857	
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	11,050	
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	10,141	
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	8,864	9,324	10,608	11,375	
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	114,387	131,331	142,079	
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	

名港線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196	11,309	10,753	10,656
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946	10,188	10,310	10,653
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732	12,082
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	9,950	10,212
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217	10,205
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	10,184	10,374
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	10,062	9,980
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,656	9,552	9,467	
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	9,499	9,383	9,395	
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	9,775	10,193	9,394	
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	11,325	10,922	10,975	
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.1%	

1.6%

1.9%

(4) 愛知県の様式による評価

- 別紙参照

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(26.10～)	H28(27.10～)	H29(28.10～)	H30(29.10～)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	111,525	123,668	137,603	143,830	
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	2.7%	10.9%	11.3%	4.5%	

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(26.10～)	H28(27.10～)	H29(28.10～)	H30(29.10～)
10-9計	122,606	121,194	118,124	115,147	122,388	125,160	124,375	124,216	
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	2.3%	-0.6%	-0.1%	

■ 計画の目標を達成するために行う事業

- 目標を達成するために行う事業内容は、以下のように設定している。

方針	目標	事業内容	実施主体
1		飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）	飛島村
		自転車駐輪場等の整備	飛島村
2		飛島乗合タクシーの継続運行	飛島村
		ネットワークダイヤ等の随時見直し 近隣市町の路線との接続情報の住民への周知	協議会 協議会
3		各モードの役割分担の設定確認（幹線・支線等）	協議会
4		高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度の継続	飛島村
		利用促進を促すための関係者協議	協議会

< 基本方針 1 >

- 飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の評価結果は、前述のとおり。
- 自転車駐輪場等の整備は、コミュニティバスの廃止（H27年3月）にあわせ、計画の初年度（平成27年度）に設置可能箇所に確保している。

< 基本方針 2 >

- 飛島乗合タクシーの「海南病院通院支援タクシー」については、病院診療の多様化にあわせて、病院発村行きダイヤの増便を行った。
- ネットワークの強化のための随時見直しとしては、定時運行のためのダイヤを見直し、平成29年1月1日より、「蟹江線」のダイヤを改正した。
- 当該ダイヤ見直しにあわせて「バスロケーションシステム」を平成29年1月1日より導入し、住民への周知活動を実施した。

< 基本方針 3 >

- モードの組み合わせによる最適な交通サービスの提供は継続できている。

< 基本方針 4 >

- 高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度は、継続して実施している。
- 利用促進を促す関係者協議については、「飛島公共交通バス検討委員会」を平成29年8月23日に開催し、①利用実績の推移、②利用者アンケート調査（案）、③交通事業者ヒアリング調査結果報告、④海南病院通院支援タクシーの事業変更（停留所新設・増便）の4テーマについて協議し、事業改善策について取り組みを進めている。

<蟹江線：公民館分館行>

- バスロケーションシステムの導入・ダイヤの見直し・駐輪場の整備等の取組効果は、「わからない」との回答が過半数を超えており、事業の認知度を高める必要がある。
- 早朝の時間帯における利用状況は、「乗車できなかったことがある」との回答は、一人のみ存在したが、「乗車できなかったことはない」との回答が61.5%で、まだ満車が常態化はしていない。
- 運行サービスに対する満足度は、「運行頻度」と「ダイヤ」の満足度が低く、「増便」の要望の声が認められる。

<蟹江線：近鉄蟹江行>

- バスロケーションシステムの導入・ダイヤの見直し・駐輪場の整備等の取組効果は、「わからない」との回答が約半数で、あまり事業効果が認められる状態とはなっていない。
- 早朝の時間帯における利用状況は、「乗車できなかったことがある」との回答は、二人存在したが、「乗車できなかったことはない」との回答が63.5%で、まだ満車が常態化はしていない。
- 運行サービスに対する満足度は、公民館分館行と同様に、「運行頻度」と「ダイヤ」の満足度が低く、「増便」の要望の声が認められる。

<名港線>

- バスロケーションシステムの導入・ダイヤの見直しの取組効果は、「わからない」との回答が過半数を超えるものの、「便利になった（21.8%）」との回答が「便利になったとは思わない（11.5%）」の回答を上回り、一定の効果は確認された。
- 早朝の時間帯における利用状況は、「乗車できなかったことがある」との回答は13.8%で、一割の人が経験している。「乗車できなかったことはない」との回答が71.3%で、満車が常態化はしていないが、蟹江線よりも乗車できなかった経験者が多い。
- 運行サービスに対する満足度は、「運行頻度」「ダイヤ」「運賃設定」の満足度が低く、「増便」の要望の声が認められる。

<海南病院通院支援タクシー>

- 停留所の増設・増便の取組効果は、「便利になった」との回答が60.9%認められ、「思わない」（8.7%）との回答より大きく上回っており、効果が確認された。
- 運行サービスに対する満足度は、全ての項目で、満足度が60%を超えており、高い満足度の評価を得ている。特に「運転手の対応」「運賃設定」「タクシー車両の利用」に関する満足度は高い。

目標の達成状況に関する課題

- 目標達成状況については、利用者数の推移から、概ね増加傾向にあり、適切に事業展開できていると考える。

公共交通ネットワークに関する課題

- ネットワーク面では、蟹江線・名港線が幹線系統として補助対象路線となっている。当該事業評価では、朝便の満車状況が懸念されつつも、適切に運行できていることを確認している。

公共交通の維持に関する課題

- 平成21年度より運行を開始した「コミュニティバス」について、随意事業見直しを行うものの利用者数が増加せず、平成27年3月をもって廃止した。当該廃止にあわせ、蟹江線の増便対応し、公共交通のサービス維持を進めている。

<平成28年度時点での対応方針>

過去の取組を通して、事業見直しを定期的に行ってきており、大きな課題は存在していない。

ただし、蟹江線・名港線の朝便に利用者が集中し、積み残しが懸念される状況となっているため、車両の更新時期にあわせ、増便対応について注視している。

<中間評価の実施（課題確認）>

利用者数の変動による評価

- 蟹江線は前年度に引き続き増加。
- 名港線は前年度と同水準で推移。

利用者アンケート調査による評価

- バスロケーションシステムの導入、ダイヤの見直し等の取り組みを行うが、その認知度は高くなく、事業改善効果が認められている状況にはない。
- 早朝時間帯の乗車状況は、乗車できなかった人が名港線で1割認められるものの、満車が常態化している状況にはない。
- 運行サービスに対する満足度は、運行頻度・ダイヤに対する満足度が低く、「増便」の要望の声が認められる。

<中間評価をふまえた対応方針>

増便の要望への対応

平成21年度に事業再編・コミュニティバス等の実証運行を開始し、導入した車両の更新時期をもうじき迎える。

車両の更新時期にあわせ、先年度と同様に、引き続き、増便対応について注視し続ける。

中間評価の実施

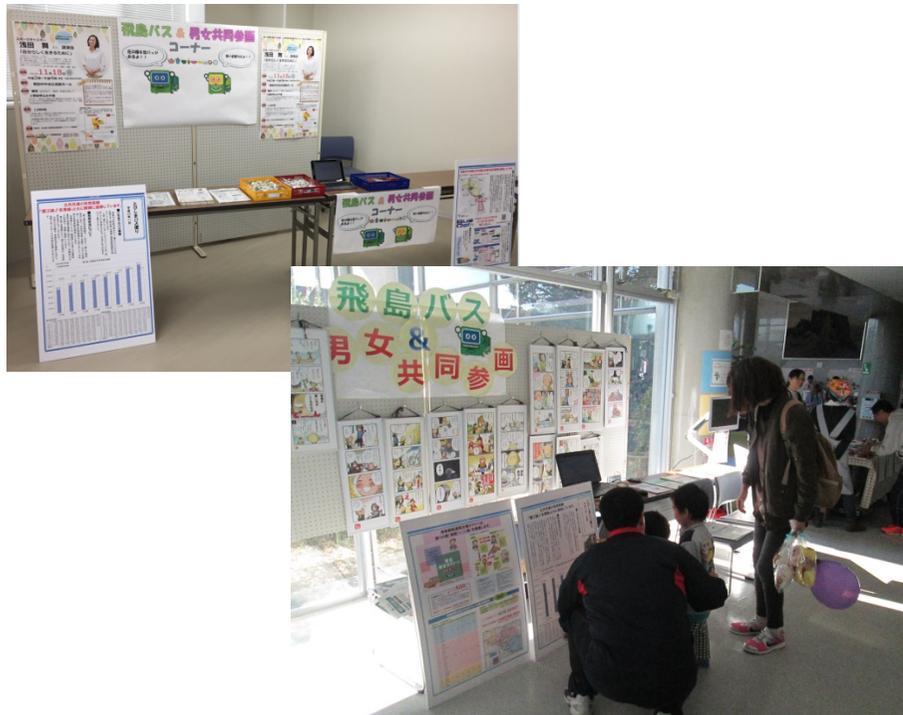
平成29年度は、交通網形成計画の中間評価年度にあたり、利用者アンケート調査等により中間評価を行った。

イベントを活用したPR活動

平成29年11月に実施した「ふるさとフェスタ」にあわせ、「とびしまバス便り」を作成した。（過去から継続して実施）

当該バス便りをパネルに拡大し、展示しつつ、便りは配布している。

これにより、公共交通事業の定期的な活動報告を行っている。



とびしまバス便り

2017年11月

公共交通の利用実績

『蟹江線』『名港線』ともに順調に推移しています。

とびしまバス便り

平成29年11月

これまでのバス事業

飛鳥村が財政支援を行い、運行している公共交通には、蟹江線・名港線・海南病院通院支援タクシーがあります。

以前、運行していた「コミュニティバス」は、想定していた利用がされず、平成27年3月末をもって廃止しました。

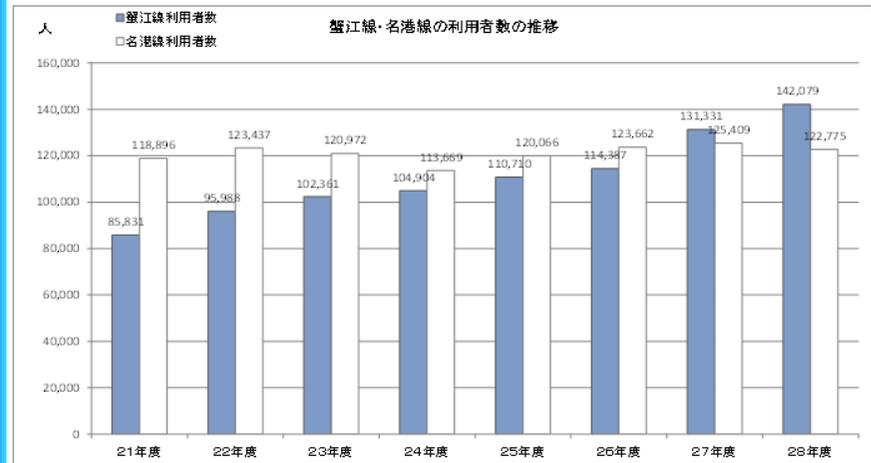
利用状況について

蟹江線の利用実績は、これまで一貫して増加傾向にあり、平成28年度1年間、14万人を超過し、名港線の利用実績を上回りました。今年度も利用者数は増加しています。

名港線については、臨海部に立地する企業従業員の皆様の通勤に使われており、年間約12万人の利用で、順調に推移しています。

蟹江線・名港線ともに、朝夕の利用は、ほぼ満車状態となっております。

今後も引き続き、利用状況を確認しながら、必要に応じてサービス内容を改善してまいります。



蟹江線利用者数										名港線利用者数									
	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度		21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
4月	7,184	8,583	8,252	8,604	9,454	9,348	11,224	12,050	12,392	4月	10,281	11,237	10,740	10,236	10,504	10,195	11,209	10,752	10,859
5月	7,192	8,503	8,758	9,122	10,092	10,108	11,142	12,030	12,198	5月	9,444	9,735	9,471	10,025	10,299	9,348	10,133	10,310	10,892
6月	7,265	8,751	9,454	9,425	10,077	10,392	12,221	12,022	12,422	6月	11,408	11,470	11,211	10,515	10,262	10,270	11,501	11,722	12,282
7月	7,265	8,252	8,765	9,229	10,549	10,194	11,292	12,708	12,227	7月	10,377	11,028	10,220	10,155	10,259	11,255	11,355	10,326	10,261
8月	6,581	7,126	7,751	8,252	9,122	7,912	9,894	11,190	11,102	8月	9,197	10,190	10,429	9,230	9,415	9,732	9,890	9,950	10,212
9月	6,859	7,769	8,416	8,777	9,544	9,299	10,741	12,241	11,292	9月	9,270	10,247	9,841	9,206	9,632	10,215	10,116	10,217	10,208
10月	7,320	8,125	9,292	9,287	9,523	10,194	11,276	12,376		10月	10,225	10,247	10,222	10,120	11,232	11,105	10,291	10,134	
11月	8,921	8,512	9,190	9,272	9,202	9,227	11,122	11,512		11月	9,871	10,096	10,047	9,849	10,204	9,446	10,208	10,042	
12月	7,298	7,922	8,926	8,902	8,879	8,653	10,559	11,357		12月	9,212	9,420	9,495	9,272	9,230	9,696	9,552	9,447	
1月	6,872	7,582	7,925	8,215	8,884	9,240	10,292	11,050		1月	9,266	9,177	9,268	9,249	9,870	9,420	9,242	9,295	
2月	6,833	7,372	7,881	7,947	8,587	8,855	10,072	10,141		2月	9,323	9,547	10,152	8,764	9,279	9,775	10,192	9,264	
3月	7,095	7,494	7,727	8,209	8,884	9,224	10,608	11,075		3月	10,299	10,844	10,197	9,220	9,879	11,023	10,222	10,975	
合計	55,211	55,923	62,261	64,204	71,070	71,427	81,231	84,279		合計	112,391	123,427	120,972	114,669	120,066	122,862	125,409	122,775	
増減率		11.5%	6.6%	2.5%	5.5%	2.2%	14.5%	8.2%		増減率		3.5%	-2.0%	-6.0%	5.6%	2.0%	1.4%	-2.1%	

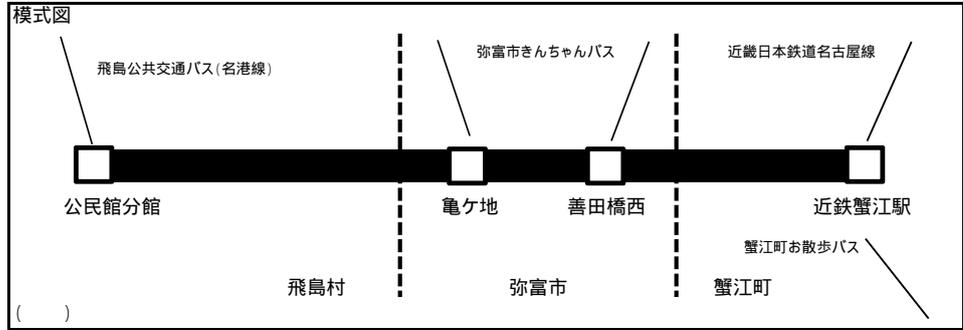
平成29補助年度 補助系統別事業評価票(蟹江線)

1.補助系統の概要()

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
飛島公共交通バス(蟹江線)	村地域公共交通活性化再生法定協	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～近鉄蟹江駅前	往12.9km 復14.5km	16.7回	弥富市、蟹江町
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況()
<p><接続する系統> 飛島公共交通バス(名港線)</p> <p><接続される系統> 近畿日本鉄道名古屋線 蟹江町お散歩バス 弥富市きんちゃんバス</p>



2.H29年度の運行状況

計画どおり運行されたか()
<p>評価</p> <p>A 計画どおり運行されている。</p>

評価の基準

A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合

B → 車両故障等運行事業者の責に帰すべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合

C → 系統廃止に至る場合

(参考数値) 主要指標の推移()					
年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
利用者数(人)	108,633	111,525	123,688	137,958	143,830
平均乗車密度	2.2	2.2	3.9	4.3	4.4
輸送量	32.1	32.1	60.8	71.3	73.4

目標・効果達成状況			
評価	目標の達成状況()	運営主体の所見、理由分析、認識()	市町村の所見、理由分析、認識()
A	目標	<p>利用者数は前年度比108.9%となり、約1割の増加となった。</p> <p>年々利用者数は増加傾向にあり、H27.3末をもってコミュニティバスを廃止したことによる代替対策(増便及びダイヤ変更)の効果が出ていると考えている。</p>	<p>市町村名: 蟹江町</p> <p>近鉄蟹江駅に接続するダイヤ見直しの影響等から、更に利用者数が増加している。当該バスが広く周知されてきたことも増加に寄与していると考えられる。今後も主たる接続である近鉄蟹江駅のダイヤと連動して、効果的な接続を維持していく必要がある。</p>
	結果		
	<p>特記事項</p> <p>H28.10～H29.9までの純粋な利用実績で算出</p>		

複数市町村を跨ぐ系統としての役割				
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(運営主体)()	住民の利用状況()	住民の利用状況()	住民の利用状況()
市町村を跨ぐ利用者数()	11,900人/月	市町村名: 蟹江町	市町村名: 弥富市	市町村名:
全利用者に占める率()	ほぼ100%	鉄軌道のない飛島村への近鉄蟹江駅利用者の通勤・通学に寄与している。	十四山地区住民を中心に、名古屋方面への通勤・通学や買い物等のために近鉄蟹江駅の利用があると考えられる。	
特記事項	乗降カウンター等が搭載されていないため推定値	近鉄蟹江駅からは飛島村及び弥富市への通勤手段として、飛島村内からは近鉄蟹江駅への移動手段(主に通勤通学)として利用されている。		

(参考数値・情報) その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体(断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等)()	沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)()
特になし(各停留所の乗降客数調査は、法定協議会からの指示、または特段の指示がない場合は6月・10月・2月・3月に実施している。)	<p>近鉄蟹江駅前広場整備が平成30年から着工予定である。(蟹江町)</p> <p>平成28年12月1日に、海南病院への乗り入れや蟹江警察署移転に伴う運行ルート変更を実施し、あわせて東部ルートと飛島公共交通バス蟹江線との乗り継ぎ利便性を考慮したダイヤ改正を実施している。(弥富市)</p>

3.H29年度の取り組み状況

		運営主体の取組()	市町村の取組()	市町村の取組()	市町村の取組()
踏まえた取組	直近事業評価結果()	年に2～3回、法定協議会を開催し、関係機関との意見交換を行うとともに、バスロケーションシステムを導入するなどして、利用者の利便性向上に努めた。住民向けには村イベント時に、チラシ・パネルを作成し事業のPRを実施した。	市町村名:蟹江町	市町村名:弥富市	市町村名:
	評価		利便性向上のために、町内で町名地番変更が実施された地域に設置されている停留所の名称変更を、地元町内会からの要望に基づき、法定協議会に要望した。	きんちゃんバス利用者を対象にアンケートを実施し、飛鳥公共交通バス蟹江線との乗り継ぎ状況や評価を把握し、飛鳥村も参画している弥富市地域公共交通活性化協議会(年4回開催)において情報共有を図った。	
その他の取組	(関係者の連携等)			平成28年12月1日のダイヤ改正時に発行した時刻表への蟹江線との乗り継ぎバス停及びダイヤを掲載している。	

4.今後の課題

課題と認識している事項			
運営主体()	沿線市町村()	沿線市町村()	沿線市町村()
朝夕通勤・通学時間帯における乗降客のピーク時に、満車に近い状況となっており、将来、積み残しが発生する懸念がある(現段階では積み残しは発生していない。車両の更新時期にあわせ、増便対応について注視を続ける。)	市町村名:蟹江町	市町村名:弥富市	市町村名:
	1台でのピストン運行であるため、1つの遅延が終日尾を引いてしまう。朝夕の乗降客が増加傾向であるため、現状維持では、今度積み残しが発生する可能性がある。	きんちゃんバスの利用者数は増加傾向となっているものの、蟹江線との乗り継ぎ利用は少ない状況にあるため、現在検討中の東部ルートの見直しにあわせて、さらなる蟹江線との乗り継ぎ利便性の改善の検討が必要がある。	

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5.今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
取組時期	運営主体の取組()	市町村の取組()	市町村の取組()	市町村の取組()
H30年度、H31年度に行う取組	27年度、28年度、29年度と利用者が増加している。平成30年度に利用者アンケートを実施し、32年度の次期交通網形成計画策定に向け準備をしていく。	市町村名:蟹江町 利用者の安定的な輸送の実現のため、遅延防止策の検討及び増便の検討	市町村名:弥富市 蟹江線と接続する東部ルートについて、利用実態調査や十四山地区住民アンケート、利用者アンケート、OD調査の各種調査結果も踏まえ、ニーズに即した運行改善を実施する。	市町村名:
中、長期的な取組	詳細は未定であるが、車両の更新時期に向けて現在運行している3台からさらに増車する必要があるのか、利用状況を分析し、次期交通網形成計画に盛り込む必要があると考える。	積み残しが発生する可能性を考慮し、増便を検討 利便性向上のため、ICカードシステム導入の検討	蟹江線が運行している飛鳥村役場への南部ルートの乗り入れ検討や、きんちゃんバスと蟹江線との乗継券発行の検討を実施予定。	

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関する評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「 の制約があるが(の検討を要するが) の取り組みを行っていききたいと考えている」等や「 の取り組み(詳細は未定であるが、例えば のような取り組み)を行っていききたいと考えている」等と記載すること。

6.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体()	沿線市町村()	沿線市町村()	沿線市町村()
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関する評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

通信欄 (この欄は、関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)
適宜、セルの結合を変えて利用してください

平成29補助年度 補助系統別事業評価票(名港線)

1.補助系統の概要()

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
飛島公共交通バス(名港線)	村地域公共交通活性化再生法定協	三重交通(株)	名古屋港～名古屋港(循環)	36km	12.3回	名古屋市
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記す)。

接続の状況()	模式図
<p><接続する系統> 飛島公共交通バス(蟹江線)</p> <p><接続される系統> 名古屋市営地下鉄名港線 あおなみ線</p>	<p>名古屋営地下鉄名港線</p> <p>あおなみ線</p> <p>公民館分館</p> <p>稲永駅</p> <p>名古屋港</p> <p>飛島村</p> <p>名古屋市</p>

2.H29年度の運行状況

計画どおり運行されたか()		評価の基準	(参考数値) 主要指標の推移()					
評価	計画どおりか、そうでない場合は理由		年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
A	計画どおり運行されている。	<p>A → 事業計画どおりの運行回数確保されている場合</p> <p>B → 車両故障等運行事業者の責に帰すべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	利用者数(人)	115,147	122,388	125,160	124,375	124,216
			平均乗車密度	7.2	7.3	5.1	5.1	5.0
			輸送量	88.5	105.8	73.9	73.9	61.5

目標・効果達成状況			
評価	目標の達成状況()	運営主体の所見、理由分析、認識()	市町村の所見、理由分析、認識()
B	目標	126,400	<p>利用者数は前年度比98.2%となり、ほぼ横ばいであると考えている。</p> <p>本路線は飛島村南部に位置する港湾部企業への通勤手段としての利用が主であり、企業従業員の異動等で利用者数が変動するが、朝の通勤時には、ほぼ満車の状態であり運行形態について検討する時期を迎えていると考える。</p>
	結果	124,216	
	特記事項	H28.10～H29.9までの純粋な利用実績で算出	市町村名:
		市町村の所見、理由分析、認識()	市町村の所見、理由分析、認識()
		市町村名: 名古屋市	市町村名:
		飛島村～名古屋市間は鉄道がなく、飛島村から名古屋市への交通需要を満たすだけでなく、名古屋市から飛島村へ通勤等の交通需要を満たす重要な路線である。	

複数市町村を跨ぐ系統としての役割				
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(運営主体)()	住民の利用状況()	住民の利用状況()	住民の利用状況()
市町村を跨ぐ利用者数()	10,300人/月	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率()	ほぼ100%	名古屋市から飛島村への通勤手段として利用されていると考えられる。		
特記事項	乗降カウンター等が搭載されていないため推定値	名古屋港から飛島村南部の港湾部への通勤手段として利用されている。		

(参考数値・情報) その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体(断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等)()	沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)()
特になし(各停留所の乗降客数調査は、法定協議会からの指示、または特段の指示がない場合は6月・10月・2月・3月に実施している。)	

3.H29年度の取り組み状況

		運営主体の取組()	市町村の取組()	市町村の取組()	市町村の取組()
踏 ま え た 取 組 を 評 価 す	直近事業評価結果()	年に2～3回、法定協議会を開催し、関係機関との意見交換を行うとともに、バスロケーションシステムを導入するなどして、利用者の利便性向上に努めた。	市町村名:名古屋市	市町村名:	市町村名:
	評価		特になし		
	改善点とした事項				
そ の 他 の 取 組	(関係者の連携等)		転入者に配布する冊子へ交通エコライフに関する記事を掲載するなど、公共交通利用促進を実施した。		

4.今後の課題

課題と認識している事項			
運営主体()	沿線市町村()	沿線市町村()	沿線市町村()
朝の通勤時間帯にはほぼ満車となることが多いため、積み残しが発生する懸念がある。(現段階では積み残しは発生していない。車両の更新時期にあわせ、増便対応について注視を続ける。)	市町村名:名古屋市	市町村名:	市町村名:
	特になし		

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5.今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
取組時期	運営主体の取組()	市町村の取組()	市町村の取組()	市町村の取組()
H30年度、H31年度に行う取組	利用者アンケートを実施し、利便性向上に努めるとともに、朝の通勤時間帯における満車状態を見据え、32年度の次期交通網形成計画策定に向けた準備をしていく。	市町村名:名古屋市	市町村名:	市町村名:
		引き続き、交通エコライフの取組を進め、公共交通利用促進を実施する。		
中、長期的な取組	詳細は未定であるが、車両の更新時期に向けて現在運行している6台からさらに増車する必要があるのか、利用状況を分析し、次期交通網形成計画に盛り込む必要があると考える。			

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「 の制約があるが(の検討を要するが) の取り組みを行っていきたいと考えている」等や「 の取り組み(詳細は未定であるが、例えば のような取り組み)を行っていきたいと考えている」等と記載すること。

6.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体()	沿線市町村()	沿線市町村()	沿線市町村()
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関しての評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

通信欄 (この欄は、関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)